

Нікіша Д.О.

*аспірант кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ІНСТИТУТ ВТРУЧАННЯ У ВІДКРИТОМУ МОРІ. ФОРМУВАННЯ МИТТЄВОЇ КОНВЕНЦІЇ

Відкрите море перебуває в загальному і рівноправному користуванні всіх держав. У цьому зв'язку правовий режим відкритого моря регламентується винятково нормами міжнародного права, насамперед положеннями Конвенції про відкрите море 1958 р. і Конвенції ООН по морському праву 1982 р. Відкрите море відкрите для всіх держав, як прибережних, так таких які не мають виходу до моря. Відповідно до Конвенції про відкрите море 1958 р., свобода відкритого моря включає, зокрема: свободу судноплавства; свободу рибальства; свободу прокладати підводні кабелі і трубопроводи; свободу літати над відкритим морем.

Конвенція 1982 р. розширила поняття свободи відкритого моря, включивши додатково:

- свободу зводити штучні острови і інші установки, які допускаються відповідними нормами міжнародного права;

- свободу наукових досліджень.

Всі держави повинні здійснювати свою діяльність у рамках цих свобод, належним чином з огляду на інтереси інших держав. Іншими словами, свобода відкритого моря не носить абсолютного характеру, її можна назвати регульованою свободою.

Принцип свободи відкритого моря, що є одним із загальновизнаних принципів сучасного міжнародного права, становить основу правового режиму судноплавства у відкритому морі. З нього у свою чергу випливає принцип виняткової юрисдикції держави прапора, відповідно до якого будь-яке судно, що перебуває у відкритому морі, підкоряється законам і владі тільки тієї держави, під прапором якої воно плаває.

Але, як будь-яке правило знає виключення, так і принцип виняткової юрисдикції держави прапора судна має ряд вилучень. Мова йде про надання державі іншій, чим держава прапора судна, права на втручання відносно судна, яке перебуває у відкритому морі.

Право на втручання обмежено наступними умовами:

- воно може здійснюватися тільки військовими кораблями, будь-якими іншими належним чином уповноваженими судами або літальними апаратами, які мають чіткі розпізнавальні знаки, що свідчать про те, перебувають на державній службі;

- воно не може здійснюватися відносно військових кораблів, а також суден, які належать державі або експлуатуються нею якщо вони перебувають на некомерційній державній службі. Такі кораблі і судна користуються у відкритому морі повним імунітетом від втручання якої-

небудь держави, крім держави прапора, за винятком випадків, коли вони є піратськими.

Крім того, втручання обмежене строго певними випадками. Так, Конвенція про відкрите море 1958 р. передбачає можливість втручання: якщо судно займається піратством; якщо судно займається работоргівлею; якщо на судні піднятий іноземний прапор; або воно відмовляється підняти прапор, але в дійсності судно має ту ж національність, що і військовий корабель який його переслідує; при здійсненні права переслідування.

Конвенція 1982 р. додатково до вищевказаного переліку передбачила ще тики права на втручання: при припиненні несанкціонованого віщання з відкритого моря; якщо судно не має національності.

Нарешті, втручання може здійснюватися: на підставі міжнародного договору.

Цілком очевидно, що в останньому випадку втручання може бути здійснено тільки за умови, що військовий корабель або судно, яке здійснює втручання, і судно, у відношенні якого таке втручання здійснюється, є учасниками відповідного міжнародного договору.

Слід зазначити що відносно проблеми втручання у відкритому морі, як у вітчизняній науковій літературі так і зарубіжній, вже було написано чимало різноманітних наукових робіт, але ми спробуємо розглянути інститут втручання у відкритому морі як такий що має дуже прогресивний розвиток та який штовхає його на формування, так званих, миттєвих конвенцій.

Так, по-перше слід зазначити, що при утворенні як звичаєвих так і договірних норм прецедент або сума прецедентів яка утворює практику відіграє первісне значення. Однаковість, неодноразове повторення, всебічне визнання та тривалість, такої практики, є нерушимими стовпами при виникненні будь з яких вищезазначених норм. Але, як вже згадувалось раніше, з кожного правила є свої виключення. Адаже при сучасних засобах транспорту і зв'язку практично кожна подія міжнародного характеру негайно стає відомою всьому міжнародному співтовариству, держави можуть швидко дізнаватися про дії одна одної і відповідно на них реагуючи, вибирати той або інший образ поведіння. Ще і виникнення міжнародних організацій та проведення численних міжнародних конференцій і інших форумів дає державам можливість висловити свої і довідуватися чужі думки по різних проблемах міжнародного життя, що також істотно прискорює темпи створення норм міжнародного права. Якщо раніше, як відзначав К. Танака, процес створення міжнародних норм здійснювався в рамках «традиційного індивідуалістичного методу міжнародних переговорів», то в цей час цей процес здобуває «колективний» характер. У сучасних умовах «будь-яка держава, використовуючи міжнародну організацію, має можливість заявити про свою позицію всім членам організації і негайно довідатися їхню реакцію». Це все призводить до того, що фактор часу перестає відігравати таку значну роль.

Можна сказати, що зазначені фактори, у певній мірі, привели до зміни нормативної вимоги, пропонованої до звичаєвого та договірного нормо утво-

рення. Тобто нова, договірна або звичаєва, норма може виникати тоді, коли вона здобуває необхідного ступеня визнання. Більше того, міжнародно-правові норми можуть створюватися в дуже короткий період часу, тобто можна говорити про «миттєві норми». І як приклад можна привести утворення Конвенції про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що приводять до забруднення нафтою. Поштовхом для розробки Конвенції про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що приводять до забруднення нафтою стала аварія танкера «Торі Каньйон» (Torrey Canyon) у березні 1967 р. у берегів Південної Англії. Ця аварія змусила британський уряд на надзвичайні заходи. І якщо вірити Кокіну А.С. то Англія, після тривалого вижидання, коли стала очевидна неможливість порятунку танкера, і з обліком того, що інцидент відбувся у відкритому морі, тобто за межами національної юрисдикції — судно було піддано бомбардуванню, а нафта, що залишилася на ньому, спалена. У випадку з танкером «Торі Каньйон», строго говорячи, англійський уряд діяв всупереч міжнародному праву, тому що судно перебувало під іноземним (ліберійським) прапором, а аварія відбулася у відкритому морі, а не в територіальних водах Англії. Однак зовсім очевидно, що в ситуації, яка створилася, англійські влади не могли діяти інакше, тому що зволікання з їх боку спричинило б ще більш важкі наслідки. Таким чином, практично підтвердилося, що існуюче міжнародне право, оскільки справа стосується небезпеки забруднення моря нафтою, не відповідає реальним умовам і має потребу в певному доповненні і розвитку з метою забезпечення можливості вживати відповідних заходів для захисту законних інтересів держав. З огляду на все це, при наявності лише одного прецеденту, не маючи за собою ані сталості, ані тривалості у певному періоді часу, але будучи загальновизнаним фактом була сформована міжнародна Конвенція. Але це, по більшій мірі є винятком для міжнародного нормоутворення.

Дігтяр В.Л.

Національний університет «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМА УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ЗАПОБІГАННЯ І БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ

Події останніх років, пов'язані з чисельними захопленнями суден, насильницькими діями, грабежами, здійснюваними з приватних кораблів у міжнародних водах, обумовили необхідність нормативного та наукового аналізу проблеми протидії піратства.

Актуальним постає питання вивчення правових основ боротьби з піратством та розробка алгоритму дій компетентних органів держави у разі піратського захоплення у майбутньому.